STER

ORGAN
LUBELSKIEGO KOMITETU WOJEWÓDZKIEGO
LIGI OBRONY POWIETRZNEJ PAŃSTWA
Redaktor naczelny ppłk. WITOLD RUDNICKI.

№ 7 i 8. LUBLIN. Lipiec—Sierpień 1927 Rok II.

Adres Redakcji i Administracji: Lublin, Powiatowa 1.

PRENUMERATA: Rocznie wraz z przesyłką zł. 6.
Kwartalnie zł. 1.50
Konto czekowe w P. K. O. № 63763.

Telefony: Redaktor naczelny: 4-88.
Ogólny: 2 22.

BYŁY JUŻ SŁOWA...

L. O P. P. jako organizacja, już kilka at boryka się, szarpie i męczy w kołysce swych narodzin.

Nasz duch słowiański z entuzjazmem przyjął narodzenie się tej tak poważnej i potrzebnej Państwu młodemu organizacji. Po miastach i miasteczkach, a nawet wśród kulturalnych wiosek zaczęły powstawać Koła i zapis członków był tak wielki, że przeszedł oczekiwania nawet najbardziej optymistycznie usposobionych organizatorów. Nasze Województwo lubelskie pod względem organizacyjnym zajęło jedno z pierwszych miejsc w Państwie.

Według sprawozdania Komitetów Powiatowych liczymy około 120 tysięcy członków.

Czyli miesięcznie powinno wpływać do Kasy Komitetu około 50 tys. złotych.

Ale, niestety i u nas tylko widać słomiany wybuchł ogień, bo są członkowie, ale kasy Kół i Komitetów Powiatowych są puste. Wina tu przedewszystkiem leży po stronie tych, którzy na czele Kół gminnych i powiatowych stoją, albowiem nie dopilnowali członków, aby ci składki swoje zapłacili. A przecież tak dużo było obiecywane przedstawicielom Komitetu Wojewódzkiego, tak dużo było słów, że gdyby tylko 25 proc. było z tego zrealizowane, byłyby wyniki jaknajlepsze.

I znowu rok cały szybko przeleci, i znowu musimy zdać sprawozdanie przed sobą samym i społeczeństwem z tego cośmy zrobili.

Nie będzie nas sądził sąd takiej czy innej partji, ani też koterji, ale Duch Narodu, który ma prawo bezwzględnie rzucić nam w oczy, że nie zrobiliśmy nic.

Komitet Wojewódzki z czystem sumieniem może oczekiwać takiego sądu— robił co było w jego mocy, dobrej woli i pracy nie szczędził. A Komitety Powiatowe były takie, co rok okrągły drzemały sobie snem błogosławionych.

Obudzi je znowu IV Tydzień Lotniczy, który odbędzie się w początkach września r. b.

Będzie znowu tu i ówdzie trochę krzyku i fajerwerki zapłoną i zgasną.

Były już słowa—teraz czynu, czynu potrzeba.

Składki należy płacić, składki ściągać, gdyż to jest podstawą każdej organizacji, a tembardziej takiej, jaką jest L. O. P. P. która ma za zadanie obronę Państwa.

Były już słowa!

Nasze lotnictwo komunikacyjne

We wrześniu 1922-go r. utworzone zostały pierwsze linje komunikacji powietrznej w Polsce. Pięciolecie zatem istnienia naszej żeglugi powietrznej pozwala nam na sporządzenie bilansu, co dotychczas w tej dziedzinie zrobiono i jaki jest z tej pracy wynik.

Polska Linja Lotnicza uruchomiła pierwsze linje komunikacji powietrznej i dotychczas większość linij obsługuje.

Dwaj przemysłowcy polscy, dr. Ignacy Wygard i dr. Bronisław Dunin-Rzuchowski, założyciele Polskiej Linji Lotniczej, nie mogąc oprzeć się na krajowym przemyśle lotniczym, doszli do przekonania, że żegluga powietrzna w naszym kraju winna być utrzymana jedynie na samolotach, sporządzonych całowicie z metalu. Postanowienie swoje oparli na ważkich przesłankach:

1. że samolot metalowy daje większą gwarancję bezpieczeństwa niż każdy inny,
2. że nie posiadamy w kraju dostatecznej ilości hangarów, bez których bezwarunkowo nie mogą się obejść samoloty drewniano-płócienne.
3. że samoloty metalowe są przyszłością lotnictwa, a zatem wprowadzać je do kraju, przyzwyczajamy się do ich obsługi i uczymy się ich konstrukcji.

Te ważne przyczyny spowodowały, że założyciele Polskiej Linji Lotniczej mimo świadomości, jak pozornie silne i łatwe argumenty dają w ręce swoim przeciwnikom, wprowadzili samoloty, naturalnie za zgodą czynników rządowych. Argumentem tym był fakt, że samoloty pochodziły z Niemiec, niestety, żaden inny przemysł poza niemieckim samolotów komunikacyjnych nie fabrykował. Obecnie po 5-cioletniem doświadczeniu można śmiało powiedzieć, iż postanowienie sprowadzenia samolotów metalowych na naszych linjach było właściwe.

Samoloty Polskiej Linji Lotniczej odbyły drogę około 2.700.000 klm., przewiozły ponad 23.000 pasażerów, 400.000 kg. towarów i 5.000 kg. poczty, nie naraziwszy ani jednego ze swych pasażerów nietylko na śmierć, ale nawet na jakieś poważniejsze okaleczenie, nie niszcząc ani jednej przesyłki. Regularność lotów dochodziła 97 proc.

Potężne te cyfry, któremi nie może poszczycić się żadne inne towarzystwo komunikacji powietrznej na kuli ziemskiej, o ile chodzi o bezpieczeństwo i regularność. Świadczą one o świetnej organizacji. Aby uzyskać regularność trzeba było zapomnieć o deszczach i mgle, o mrozie i wichrze, i latać bez przerwy dzień w dzień. Od roku 1925 samoloty kursują na wszystkich linjach bez przerwy zimowej przez cały rok. Szczegół ten podkreślić należy z całem uznaniem, gdyż w roku 1925 jedynie dwie linje w Europie czynne były w zimie, t. j. nasze i między Paryżem a Londynem.

Zasługa Zarządu Polskiej Linji Lotniczej olbrzymia, że biorąc na swoje barki popularyzację lotnictwa wśród szerokich mas zadanie to wykonał w zupełności. Zasługa duża, że pokonał piętrzące się przed nim trudności finansowe, że realną swoją pracą odpiera wszelkie zarzuty. Jednem słowem, wielki to czyn Zarządu Polskiej Linji Lotniczej, iż wytrwał w swej pracy i nie tylko nie załamał, ale przeciwnie wzmocnił organiżację i urządzenia swej sieci komunikacji powietrznej.

Na szczególne wyróżnienie zasługuje praca Polskiej Linji Lotniczej w dziedzinie rozwoju rodzimego przemysłu lotniczego. Zagranicą, gdzie towarzystwa komunikacji powietrznej posiadają oparcie o krajową wytwórczość, nie obchodzi ich nic więcej, jak jedynie podróże powietrzne. U nas sytuacja jest inna, a Polska Linja Lotnicza postanowiła sobie za zadanie nietylko zadowolić się stosunkowo łatwą rzeczą: lataniem, ale i zorganizować wytwórczość potrzebnego sprzętu lotniczego w kraju.

Z początku swej działalności w r. 1922 Towarzystwo dokonywało tylko drobniejszych remontów i regulacji silników. Wszystkie inne reperacje dokonywała fabryka zagraniczna, która maszyn dostarczyła. Od r. 1924-go Polska Linja Lotnicza zaczęła sama przeprowadzać remonty płatowców i silników, a właściwie zmieniać części zużyte częściami sprowadzanemi z fabryk zagranicznych. W miarę rozwoju, zaczęto niektóre dorabiać w warsztatach własnych, zaczynając od śrubek, bolczyków, podkładek i t d. Stopniowo ilość wyrabianych części wzrastała i dzisiaj stocznia Polskiej Linji Lotniczej w Warszawie sprowadza z zagranicy tylko te materjały, których obecnie jeszcze w kraju dostać nie można, jak blachę, rury i nity duralowe oraz niektóre gatunki stali i rur stalowych. Z 628 miu części, z których silnik się składa, stocznia dorabia 443, w dziale silników sprowadza się tylko całe silniki, a z części zapasowych tylko te, które mają szczególne sekrety fabrykacji. Przy remoncie płatowców z 1669 części, z których składa się samolot, stocznia dorabia sama 813, przyczem mogłaby dorabiać jeszcze dalsze 542, gdyby brak miejsca nie stał temu na przeszkodzie.

W dzisiejszym swym stanie, stocznia Polskiej Linji Lotniczej czuje się już dość silna, żeby podjąć się samodzielnie budowy pierwszego

płatowca komunikacyjnego metalowego według polskiego projektu. Miejmy nadzieję, że wysiłki w kierunku stworzenia wytwórczości lekkich metali do konstrukcji lotniczych, którą to sprawą zajmuje się żywo Chemiczny Instytut Badań pod kierownictwem dra Martynowicza i protektoratem p. Prezydenta Rzplitej, który oddawna pracuje nad zorganizowaniem fabryki aluminium, dadzą wkrótce pomyślne wyniki i że wówczas blachy duralowej do metalowych samolotów nie będziemy zmuszeni sprowadzać z zagranicy.

Zarząd Polskiej Linji Lotniczej udziela społecznym organizacjom lotniczym poważnej pomocy. Na pierwszem miejscu wymienić należy stosunek do Ligi Obrony Powietrzej Państwa, której członkom udziela 20 proc. zniżek w przelotach na swoich linjach. Ileż tem członków przysporzył tej wielce pożytecznej instytucji! Wskutek inicjatwy i starań Polskiej Linji Lotniczej L. O. P P. mogła wysłać naszych konstruktorów i lotników do najpoważniejszych zakładów samolotowych za granicę dla zapoznania się z ich fabrykacją. Stocznia Polskiej Linji Lotniczej remontuje płatowce L. O. P. P., bezinteresownie użycza swych samolotów do lotów okrężnych, propagandowych i t. d., i t. d. Podobnie rzecz się przedstawia z różnemi Kołami lotniczemi młodzieży na naszych wyższych zakładach naukowych, dla których stocznia Polskiej Linji Lotniczej stoi zawsze otworem, jak również wszelkie poparcie Zarządu jest zapewnione.

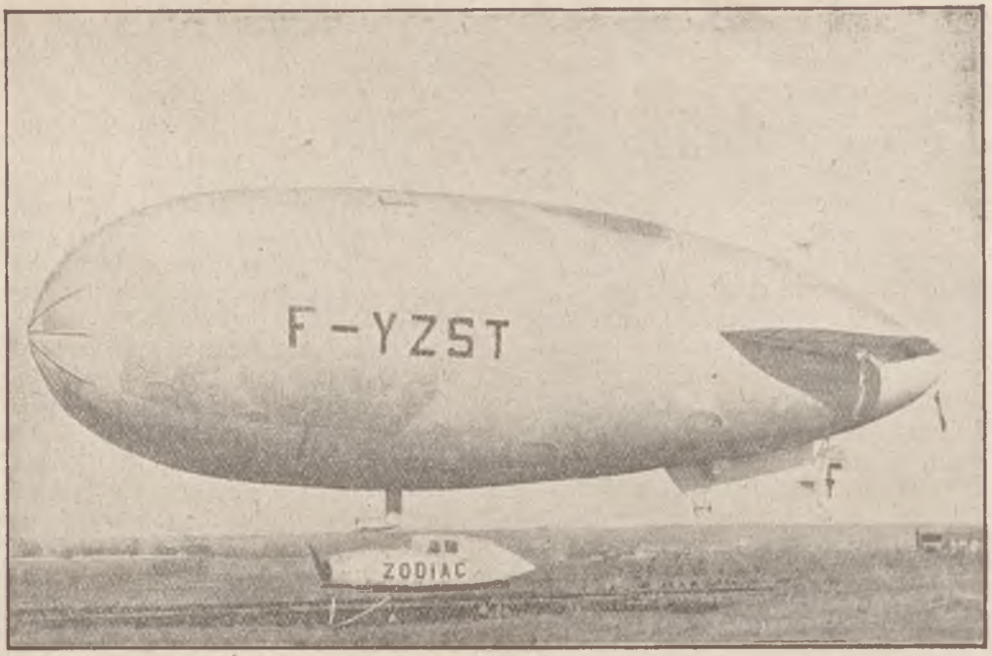
Drugiem polskim przedsiębiorstwem komunikacji powietrznej jest S. A. Aero, które w r. 1925 uruchomiło linję Warszawa-Poznań oraz Poznań-Łodź-Warszawa. Pracę tego Towarzystwa, które dla eksploatacji użyło samolotów francuskich typu Farmana drewniano-płóciennych, określić można jako eksperymentalną. Wyniku jej, niestety, nie można uznać za dodatni, chyba, że był jeszcze jednem dowodem na to, że w Polsce komunikacja powietrzna może być utrzymywana wyłącznie przy użyciu najlepszych materjałów i pierwszorzędnej organizacji. Już w kilka tygodni po rozpoczęciu swej działalności T-wo Aero z powodu wyczerpania sprzętu lotniczego musiało zrezygnować z eksploatacji linji via Łódź i mimo posiadania 5-ciu samolotów ograniczyło się jedynie do jednej, jedynej linji Poznań-Warszawa. W roku bieżącym nawet ta jedna linja obsługiwana jest bardzo nieregularnie Towarzystwo znajduje się obecnie w stadjum gruntownej reorganizacji finansowej i technicznej.

Wreszcie należy omówić wynik pracy władz lotnictwa komunikacyjnego. Referat lotniczy Ministerswa Komunikacji po szeregu zmian organizacyjnych przeistoczył się obecnie w Wydział Lotniczy, składający się zarówno z inżynierów lotnictwa, jak z pilotów, inżynierów-mechaników oraz fachowców prawnych i administracyjnych. Wydział Lotniczy zorganizował porty lotnicze dla żeglugi powietrznej w Warszawie i w Krakowie, budując tam hangary, zorganizował służbę meteorologiczną dla żeglugi powietrznej, wzniósł w warszawskim porcie lotniczym budynki warsztatowe, opracował projekt polskiej ustawy lotniczej, konwencji lotniczej z poszczególnymi krajami, zorganizował badanie lekarskie pilotów, opracowuje typ polskiego płatowca komunikacyjnego Wreszcie Wydział Lotniczy ma ogólny nadzór nad rozwojem polskiej sieci komunikacyjnej powietrznej, nietyle jednak biurokratyczny, ile mądrą współpracą z kompanjami lotniczemi, opieką nad niemi i popieranie ich celowego rozwoju.

Dotychczas nie wykazano dostatecznego zrozumienia dla spraw lotniczych i z tego powodu było w tej dziedzinie wiele zaniedbań. P. Wiceprezes S. M. Bartel, już jako Minister Komunikacji, w czasie krótkiego swego urzędowania, a następnie p. Minister Romocki zajęli się poważnie komunikacją powietrzną, rozumiejąc doniosłe znaczenie polityczne, a przedewszystkiem ekonomiczne tej dziedziny dla ogólnego rozwoju Państwa. W pracy tej znajdują wielką pomoc w Dyrektorze Departamentu Eksploatacyjnego inż. Czapskim i jego zastępcy p. Moskwie.

Zestawiając dotychczasowy ogólny bilans naszego lotnictwa komunikacyjnego, stwierdzić należy, że mimo ciężkich warunków, wyniki jego są dobre. Konsolidacja postępuje i możemy być spokojni, iż rozsądna, nie biurokratyczna współpraca władz z inicjatywą prywatną nie tylko nie pozwoli nam pozostać w tyle, ale postawi nas w rzędzie pierwszych państw kulturalnych.

N. I.



Samorządy a L. O. P. P.

Akcją L. O. P. P. interesowały się do tej pory tylko jednostki, ciężar cały spoczywał na znikomej liczbie chętnych członków, a samorządy tak miejskie, jak również wiejskie przeważnie do tej pory stały na uboczu.

Tylko niektóre Sejmiki, jak również Rady Gminne i Miejskie w ostatnich czasach zaczęły się interesować L. O. P. P. i na ten cel wstawiły pewne sumy do swego budżetu.

A przecież jeżeli kto, to właśnie samorządy w pierwszym rzędzie winny się nietylko zainteresować tak poważną organizacją, jaką jest L. O. P. P., ale czynnie poprzeć, dając w ten sposób przykład całemu społeczeństwu.

Akcja L. O. P. P. samorządom nie może być obca — obrona Państwa, toć przecież substrakt myśli każdego poszczególnego obywatela, a tymbardziej tych obywateli, którzy z woli ogółu, jako rdzeń i elita, włodarzą gminą miejską czy też wiejską. Dotychczasowa abstynencja samorządów w akcji L. O. P. P. ujemnie świadczy o samorządach — albowiem wykazały całkowitą i zupełną ignorancję tak ważnego problematu, jak Obrona Państwa.

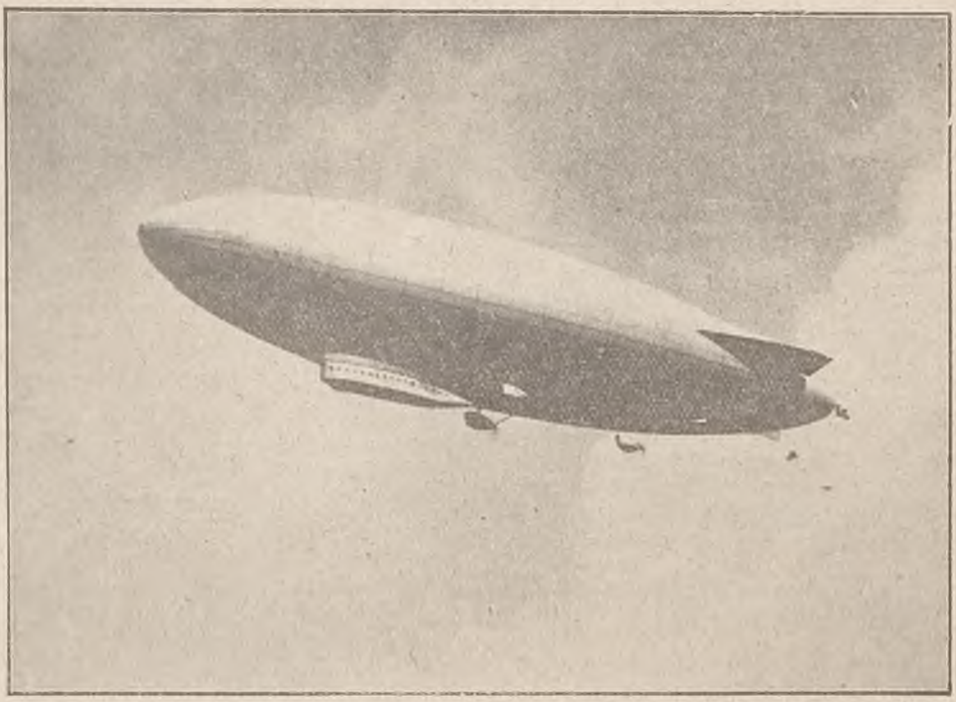
Skoro dziś tu i ówdzie w samorządach daje się zauważyć jakie takie zainteresowanie L. O. P. P. należy przypuszczać, że jest to krok naprzód i sprawa weźmie całkiem pomyślny obrót.

Dla samorządów nie sprawia wiele kłopotu, ani też trudności zająć się czynnie akcją L.O.P.P.

Potrzeba tylko, aby Komitety Powiatowe, Koła Gminne L. O. P. P. i poszczególne nawet jednostki, uświadamiające sobie, co to jest LOPP. przypomniały samorządom i zrobiły odpowiednie starania, aby każdy Sejmik, czy też Rada Gminna wstawiły do swego budżetu odpowiednią sumę na Obronę Państwa.

W budżetach samorządów figurują najrozmaitsze pozycje, jak na Przysposobienie Wojskowe, Biały Krzyż i t. p., to w pierwszym rzędzie powinna się znaleźć pozycja na L.O.P.P.

Od samorządów zależy dziś rozwój L.O.P.P. i społeczeństwo całe czeka z tej strony walnego zajęcia się pierwszą organizacją w Państwie. Komitety Powiatowe i Koła Gminne muszą tej sprawy dopilnować, aby znowu nie poszła w zapomnienie.



STEROWIEC W CZASIE NOCY.

Z POLSKI I ZE ŚWIATA.

Propaganda poczty lotniczej.

Dyrekcja Poczt i Telegrafów w Warszawie wprowadza nowy rodzaj propagandy poczty lotniczej. Polegać ona będzie na tem, że znaczki pocztowe na wszystkich odsyłkach wysyłanych z Urzędu Warszawa 2 kasowane będą stemplem z napisem: „Korzystajcie z poczty lotniczej“.

Ruch towarowy na polskich linjach powietrznych w maju.

W maju samoloty naszych towarzystw komunikacji powietrznej przewiozły 23.217 kg. towarów. Najpoważniejszą pozycją w ruchu lotniczo-towarowym zajmuje sprzęt radiowy, który kupcy sprowadzają z Wiednia do Polski, następnie: materje, kapelusze, gazety, wyroby szklane, druki, części maszyn, obrazy, książki, części samochodowe, materjały elektryczne, filmy, wyroby srebrne, skórzane i t. d. Statystyka niniejsza stwierdza, jak rozliczne towary nadają się do przewozu powietrznego. Jedynem ograniczeniem przesyłek powietrznych jak 100 × 50 × 50 ctm.

Rozwój lotnictwa sportowego.

Dzienniki lwowskie z dn. 3.VI. podały radosną wiadomość, iż 19 u. m. odbył się na tamtejszem lotnisku konkurs modeli latających, zorganizowany przez Komitet Wojewódzki L. O. P. P. Organizowanie konkursu modeli latających ma ogromnie doniosłe znaczenie dla rozwoju naszego lotnictwa, gdyż dają one naszym młodym konstruktorom lotniczym możność wypróbowania swych prac i wzajemnego porównania ich. Są one podnietą dla dalszej pracy nad modelarstwem lotniczem, które jest najlepszą drogą do stworzenia własnych typów płatowców.

Port lotniczy w Katowicach.

„Polonia“ katowicka z dn 3 VI r. b. poświęca dłuższy artykuł lotnisku śląskiemu. Lotnisko to, budowane w Katowicach kosztem 800.000 zł. będzie najlepszym portem lotniczym w Polsce, wyposażonym we wszystkie nowoczesne urządzenia techniczne. Stworzenie lotniska jest zasługą starosty świętochłowickiego, d-ra Potyki.

Prace nad budową lotniska dobiegają końca, tak, że lotnisko najdalej w jesieni oddane zostanie do użytku publicznego.

WZROST poczty lotniczej w maju w stosunku do kwietnia **wynosił 1000%** dzięki szybkiemu doręczaniu listów natychmiast po przybyciu samolotu.

List express kosztuje groszy 70
„ lotniczy „ „ 60

Tydzień lotniczy.

Dzienniki stolicy donoszą, iż tegoroczny „Tydzień Lotniczy" organizowany przez L. O. P. P. odbędzie się w całem państwie między 4 a 11.IX. Program „Tygodnia" obejmuje zbiórki, odczyty, widowiska i zabawy.

Nowe linje komunikacji powietrznej w Polsce.

„Głos Codzienny" z dn. 4 III r. b. przynosi wiadomość, że w najbliższych dniach zawiązuje się w Katowicach Spółka Akcyjna, która zajmie się uruchomieniem szeregu nowych linji lotniczych. Przedewszystkiem ma być uruchomiona linja Katowice - Warszawa, później Katowice - Poznań - Gdańsk, Katowice - Wrocław - Berlin i Katowice - Wrocław - Szczecin. Sejm Śląski w Towarzystwie komunikacyjnem zainteresował się sumą 400.000 zł.

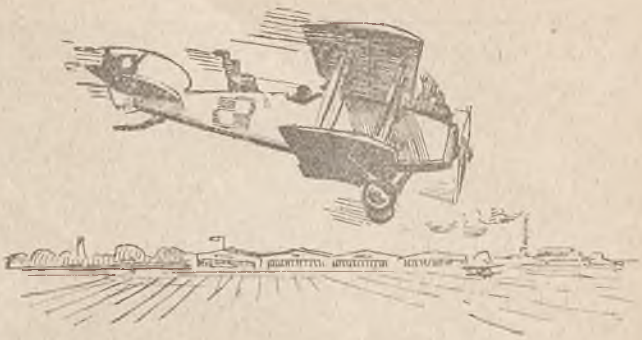
Urząd pocztowy w warszawskim po cie lotniczym.

W dniu wczorajszym w warszawskim porcie lotniczym został oddany do użytku publicznego urząd pocztowy.

Statystyka ruchu na linjach powietrznych za miesiąc maj.

Samoloty komunikacyjne kursujące na linjach Warszawa - Łódź, Warszawa - Kraków, Warszawa-Lwów, Warszawa-Gdańsk, Kraków-Wiedeń i Kraków - Lwów, w mies. maju dokonały 347 podróży, przebiegając przestrzeń 98.990 klm. Samoloty przewiozły 782 pasażerów, 23.218 kg. towarów i 1.081 kg. poczty.

W porównaniu z mies. kwietniem, wzrósł poważnie ruch osobowy i towarowy. Ruch pocztowy wzrósł z 22 kg. na 1.081 kg. dzięki inowacjom, wprowadzonym przez Zarząd Poczt i Telegrafów (jednolite frankowanie listów lotniczych znaczkami poczty lotniczej i założenie specjalnych skrzynek dla poczty lotniczej w Warszawie i Łodzi) oraz natychmiastowemu doręczaniu listów lotniczych adresatom.



W bież. miesiącu samoloty kursują na wszystkich linjach z pełnem obciążeniem, przyczem wielu pasażerów musi rezygnować z podróży z powodu braku miejsc. Bilety wykupywane są na szereg dni naprzód.

Bagaż pasażerów samolotowych.

Wobec nieorjentowania się publiczności, ile wolno zabierać bagażu do samolotów, zasięgnęliśmy informacji w naszem Towarzystwie komunikacji powietrznej. Bilet lotu uprawnia pasażerów do zabrania z sobą bezpłatnie do 15 kg. bagażu (spora walizka, względnie dwie), a nadto można zabierać dowolne ilości za dopłatą jednego złotego za każdy kilogram nadliczbowy ponad pierwsze 15 kg.

Otwarcie wystawy sportowej we Lwowie przez ministra Składkowskiego.

Dnia 3 VI o godz. 8 rano wystartował z lotniska warszawskiego na samolocie Polskiej Linji Lotniczej „Aerolot" P-Palf kierowanym przez pil. Jerzego Mitza, Minister Składkowski w towarzystwie swego sekretarza, oraz przedstawiciela Zarządu Polskiej Linji Lotniczej. Tym samym samolotem minister powrócił do Warszawy.

ANGLJA.

Angielska ekspedycja lotnicza w Chinach.

Do Szanghaju przybyła angielska formacja lotnicza, złożona z 30-tu oficerów, 200-tu żołnierzy i 18-tu samolotów.

Rekord szybkości na linji Paryż - Londyn.

Samolot komunikacyjny angielskiego T-wa Imperial Airways, wiozący 20 pasażerów i 500 kg. poczty w dn. 10 b. m. przebył drogę z Londynu do Paryża w ciągu 1 godziny 42 minut. Lotem tym pilot sterujący zdobył rekord szybkości dla linji, łączącej stolicę Anglji i Francji

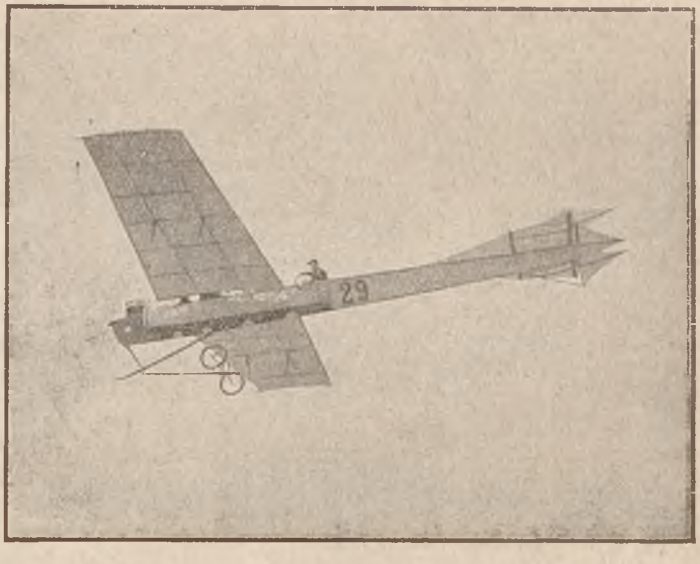
Zwycięstwo jednopłatowców w budowie samolotów.

Czasopismo angielskie „The Aeroplane" z okazji przelotu kpt. Lindberga stwierdza, iż jest on ostatecznem potwierdzeniem, iż jednopłaty posiadają bezwarunkowo wyższość nad dwupłatami w konstrukcji samolotów. Dodać należy, iż również samolot Chamberlina jest jednopłatowcem. Zaznaczyć wreszcie wypada, że zarówno samolot Lindberga, jak i Chamberlina są zwykłemi samolotami pasażerskiemi, 6-cio osobowemi, wyposażone w 1 silnik 200 MK.

AMERYKA.

Po zdobyciu oceanu.

„Chicago Tribune" porównuje lot Lindbergha z lotem Chamberlina. Lindbergh wiedziony szczęśliwą gwiazdą wyleciał na swoim aparacie mniejszego kalibru, niż ten który jest używany do innych mniejszych eksperymentów lotniczych i z pewnością lunatyka przeleciał przez ocean, lądując prosto u celu do którego zmierzał, jak gdyby po jakiejś małej przejażdżce. Nic dziwnego, że świat cały w radosnem uniesieniu wyciągnął dłonie ku młodemu lotnikowi, który pokazał, co może dzielność połączona z treningiem. Lot Chamberlina odbył się w innych warunkach. Było to przedsięwzięcie obmyślane. Lotnik ten biorąc z sobą pierwszego cywilnego pasażera na oceanie dzielącym dwa kontynenty nietylko przebywał ocean, lecz chciał pobić i musiał pobić, chcąc by jego imię zostało zapisane w historji, rekord swego młodszego kolegi. Ten rekord pobił, nie zdążył jednak do celu bezpośrednio i nie mógł wylądowawszy wypić tej flaszki piwa niemieckiego, którą przygotowano dla niego w srebrnym kuble z lodem. Ciężkie mgły sprowadziły go z prostej linji i lądując z powodu braku benzyny nie tam, gdzie zamierzał, dokonał sławnego przelotu, którego koniec był bardzo nieprzyjemny. Chamberlin dokonał nadzwyczajnego wysiłku, okazał się w tym samym stopniu znakomitym lotnikiem, co Lindbergh — dzieckiem szczęścia.



JEDNA Z PIERWSZYCH AWIONETEK

Echa lotu Chamberlina.

Bellanca, konstruktor samolotu „Miss Columbia" na którym Chamberlin dokonał swego lotu oświadczył, iż posiada gotowe plany, na zbudowanie samolotu zdolnego do stałych lotów między New-Yorkiem a Europą

Nagroda za bezpieczeństwo aparatów powietrznych.

Komitet amerykańskiej Nagrody „Guggenheima" wyznaczył na okres od 1.IX.27 do 30.X.29 dwie nagrody, pierwsza 100.000, dol. druga 10.000. dol. Nagrody zdobędą konstruktorzy, którzy skonstruują samoloty najbardziej bezpieczne.

Lot dookoła kuli ziemskiej.

Dwa piloci amerykańscy Wells i Wade, zamierzają dokonać lotu dookoła kuli ziemskiej w ciągu 15 dni. Lotnicy rozpoczną podróż 15 lipca i dokonywać będą lotów jedynie w ciągu dnia.

Dziennikarz, który podróżuje wyłącznie samolotami.

Dn. 16 b. m. M. Black właściciel wielkiego dziennika amerykańskiego „Baltimore-Sum“ udał się samolotem pasażerskim holenderskiego towarzystwa żeglugi powietrznej z Amsterdamu do Indyj. Black dokonał dotychczas podróży powietrznych na przestrzeni 22.000 klm., robiąc drogę do Konstantynopola, Aleppo, Bagdadu, Karachi, Kalkutta, Batavia i t. d. wyłącznie samolotami.

Fabryka samolotów przez Forda.

Ostatnim typem samolotu, jakie zakłady Forda wypuściły ze swej fabryki jest jednopłatowiec sporządzony w całości z metalu. Wyposażony jest w 3 silniki po 200 MK. systemu „Wright Whirlwind.“

NIEMCY.

Niemcy również przygotowują się do przelotu nad Oceanem.

Francuskie czasopismo lotnicze „L'Aero-Sports“ donosi, iż lotnisku berlińskiem codziennie dokonywane są próby różnych lotników, którzy zamierzają pójść w ślady Lindberga i Chamberlina.

Rozwój ruchu towarowego na linjach powietrznych w Niemczech.

Niemiecki związek przemysłu farbiarskiego zawarł umowę z niemieckim Związkiem Lotniczym w sprawie stałego przewozu towarów drogą powietrzną. Związek zobowiązał się wszystkie swoje przesyłki których rozmiary na to pozwalają, ekspedjować wyłącznie samolotami.

GUSTAW LAWINA.

Nasz feljeton.

Porucznik Gliboski wystartował na Spadzie jak jaskółka.

Z miejsca dał gazu, amerykankę zrobił w prawo i rzutem kuli siedział na płowej chmurze. Motor pracował idealnie.

Lekki wiaterek próbował z boku go spychać na grzbiet chmury, ale Spad zamruczał sobie pod nosem, pyrchnął jak dziki kot, i skoczył naprzód.

Wkrótce chmury zaczęły się rozłazić po niebie, jak bydełko po pastwisku, to płowe, to popielate jakieś, to ciężkie, deszczem dojne, ołowiane przystawały na samej drodze przelotu i patrząc głupio, jak krowa ma zwyczaj patrzeć na Forda, ani myślały ustępować, choć motor warczał wściekle, a śmigło niemiłosiernie cięło po grzywie, po łbach, po ogonie.

— Djabli nadali z chmurami — mruknął pod nosem Glibowski i pociągnął maszynę do góry.

Jednocześnie wczorajszy strach wysunął mu się z pod combinaisonu i, usiadłszy przed nim na krawędzi kabiny, szyderczo począł mu zaglądać w oczy i śmiać się w głos.

Opowiadali mu wczoraj w kasynie, że musi umrzeć, a dziś ten mały Wilski przed samym startem powiedział:

— No, leć, małpo jedna i zabij się.

Wprawdzie to jest zwykłe lotnicze pożegnanie, ale dziś to dziwnie brzmiało.

Te chmury jeszcze zaczęły go dziś denerwować. Przecież u licha nie pierwszy raz spotyka się z chmurami.

Rano widział pająka, a później, idąc na lotnisko spotkał księdza.

Nie należał do ludzi przesądnych, ale nie lubił pająków i księży ..

Coś mu się dziś stanie.

Taka depresja duchowa musi mieć pewien podkład.

Intuicja człowieka nigdy nie zawodzi.

— Czyżby znowu kraksa? — pytał sam siebie, a strach spacerował sobie po krawędzi jak szatan, zaglądał mu w oczy, śmiał się i chichotał, to znowu siadał mu na knyplu i poruszać nie pozwolił.

— Bodaj cię pioruny zabiły! — zaklął głośno.

Pyk! pyk! pyk!

Ciekawy wynalazek lotniczy.

W Johannistahal pod Berlinem dokonywane są obecnie ciekawe próby z nowym samolotem konstrukcji inż. Zaschka. Samolot posiada zdolność pionowego wznoszenia i nieruchomego utrzymywania się w powietrzu. Może on nadto dokonywac lotów ślizgowych bez pomocy silnika. Zasadą samolotu rotacyjnego — jak go nazwał wynalazca, jest, iż posiada on wał wprowadzany w ruch pracą silnika i śmigła służący za źródło enerji w locie ślizgowym. Samolot wyposażony jest w silnik 30 MK. typu „Haacke".

Przyjęcie Chamberlina przez ambasadę amerykańską w Berlinie.

Chamberlin podejmowany przez ambasadę amerykańską i przez kolonję amerykańską w Berlinie, przyjął po kolei delegacje klubów lotniczych, studentów i związków sportowych, które składały mu gratulację z powodu dokonanego przelotu. Chamberlin wobec wszystkich oświadczył to samo, mianowicie, że lotu nie uważa za dzieło dokonane, aczkolwiek rekord światowy o długości lotu został pobity. Fakt, że Chamberlin dał się nakłonić do powrotu do Berlina jest nadal systematycznie wyzyskiwany przez Niemców, którzy uważają, że Chamberlin w ten sposób po Lindberghu, który złożył wizytę Francji odwiedził drugi naród w Europie, mianowicie Niemców.

Obecność Chamberlina w Berlinie stała się pretekstem do wielkiej propagandy niemieckiej na rzecz lotnictwa komunikacyjnego. Towarzysz Chamberlina Lewine otrzymał cały szereg propozycyj, rozpoczęcia konferencji z bankami, na temat wprowadzenia regularnej służby komunikacyjnej pomiędzy Ameryką a lądem stałym. Dla ruchu pocztowego i drobnych przesyłek połączenie lotnicze Ameryki z Europą ma już w tej chwili praktyczne znaczenie. Levin chce utworzyć koncern podwójnie reasekurowany, którego zyski miałyby wynieść w ciągu dwuch lat 100% kapitału zakładowego, licząc nawet 25% strat w materjale przesyłanym. Gdy lot Lindbergha był aktem wyłącznie sportowym, mającym niesłychanie doniosłe znaczenie dla moralnego zbliżenia obu kontynentów, lot Chamberlina jest także znaczącym z punktu widzenia bussinesu.

Motor przerywa,

„Zaklapało świece".

Masz djable kaftan.

Trzeba lądować, niema innej rady.

Spojrzał w dół i zimny dreszcz przeszedł mu po kościach

Siedzi akurat nad lasem, a przed sobą ma jakieś miasteczko.

Trzeba ciągnąć maszynę przez miasteczko i „klapnąć" gdzie się uda.

Motor dalej pyka...

Poddaje do lądowania...

Ciężki Spad siecze po drodze kończyny drzew. Wystraszeni ludziska warkotem motoru pędzą co sił im starcza w kierunku, gdzie opada. Jeszcze sekund parę i opadnie na małej łące.

Niestety!

Nie przeciągnął.

Zawadził ogonem o komin chaty i z trzaskiem zwalił się do ogródka na pasiekę.

Ledwo zamkął zbiornik z benzyną i uniknął strasznej śmierci lotniczej—spaleniu.

Spad złamał się w połowie i zawisł na strzaskanych pniach uli.

Szczęśliwie wyleciał z pasów i leżał pod maszyną, jak pod kołyską.

Rozwścieczone pszczoły rzuciły się na niego i zaczęły niemiłosiernie kąsać.

Po paru minutach „wygramolił" się z pod maszyny ale spuchł i wyglądał jak kadź z ciastem...

Nadbiegli bliźni...

Zadyszani, spoceni, wystraszeni pytali jedni drugich:

— Gdzie oni leżą?! Ktoś powiedział, że tak się zabili, że nawet „kostek" na wierzchu nie zostało.

— Nikt się nie zabił! — odpowiadał im opuchnięty Giboski.

Nie uwierzyli. Przecież powinien się był zabić, bo spadł.

— Napewno ten drugi się zabił — ktoś szepnął i rzucili się na poszukiwania.

Podrażnione pszczoły dobrały się znowu do skóry.

Bliźni, poszukujący zabitego lotnika rozpierzchli się na wszystkie strony z piskiem i wrzaskiem.

Gliboski spojrzał na rozbity samolot.

Na ogonie leżał z wyszczerzonemi oczyma jego strach.

Dobrze! już nigdy nie będzie mu towarzyszył.

Rekord Junkersa.

W dniu 1.VI samolot typu Junkersa „W 34” wyposażony w angielski silnik „Bristol-Jupiter“ zdobył światowy rekord szybkości. Samolot obciążony 1000 kg. tonażu osiągnał szybkość 196 klm. na godzinę. Dotychczas odnośny rekord dzierżył włoski samolot typu „Savoia“, który osiągnął szybkość 194 km.

Ustalenie wieku pilotów wojskowych we Włoszech.

Mussolini przedstawił na ostatniem posiedzeniu Rady Ministrów projekt dekretu, dotyczącego wieku pilotów wojskowych. Wedle tego regulaminu ustalone zostały granice wieku pilotów: dla poruczników 37 lat, dla kapitanów 39, dla majorów 42, dla pułkowników 43 lata.

FRANCJA.

Ruch na południowych linjach lotniczych we Francji.

Na południowych linjach lotniczych francuskich między Marsylją, Tuluzą, Barceloną, Tangierem, Casablancą, Dacarem utrzymywanych przez T-wo „Latécoère“ — jak podaje statystyka, ogłoszona na łamach „L'Aeronautique“ — dokonało podróży ogółem 14.114 pasażerów, których 85,5% było Francuzów, 8,4% Hiszpanów, 2% Anglików a 4,1% innych narodowości.

Krytyka francuskiego przemysłu lotniczego.

Francuakie czasopismo lotnicze „L'Aerosports“ z dnia 18 b. m. zamieszcza artykuł p. t. „La lecon“ w którym podaje ostrej krytyce przemysł lotniczy Francji. Czytamy tam, że przelot amerykanów przez Atlantyk jest przykrym rozwianiem iluzji jakoby przemysł lotniczy Francji był najlepszym na świecie. Artykuł podkreśla, iż chociaż słuszną rzeczą jest popieranie krajowego przemysłu, to jednak nie można wprowadzać monopolu i zamykać oczu na to, co dzieje się w innych krajach. Szczególnie źle jest w dziedzinie wytwórczości samolotów komunikacyjnych, których zupełnie porównać nie można z samolotami zagranicznemi.

Poemat lotniczy.

Znany poeta francuski Gaston Vonnier wydał poemat pod tytułem „La grande aventure“, poświęcony bohaterom Atlantyku, Nungesserowi, Coli i Lindberghowi.

Sprawozdanie z Wystawy Lotniczej w Pradze.

Eksponaty państw biorących udział w wystawie, mają charakter przeważnie wojskowy. Udział swój zgłosiły:

Francja, Anglja, Polska, Niemcy, Szwecja, Rumunja, Italja, Szwajcarja, Belgja i Holandja czyli łącznie z Czechosłowacją — 11 państw.

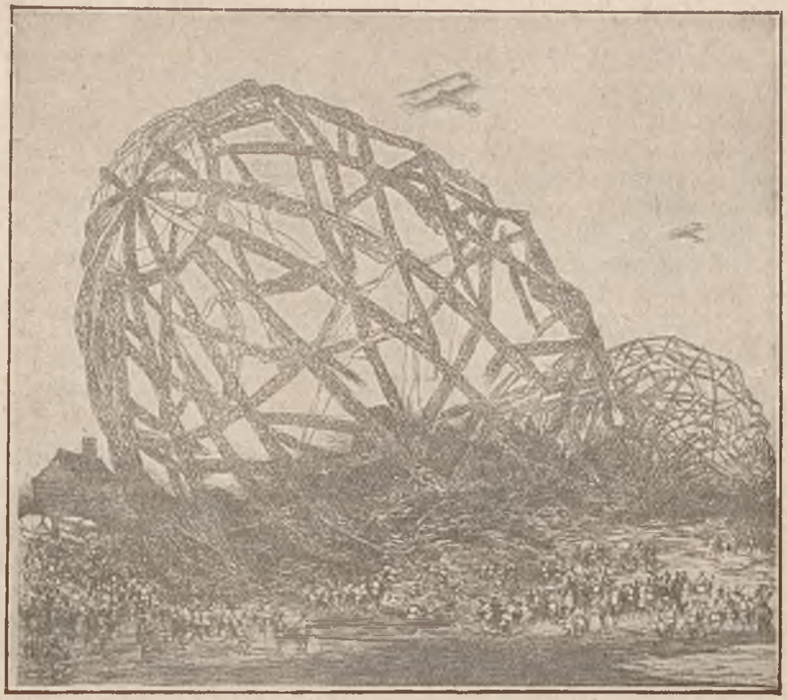
Przy wejściu do pawilonu przemyłowego na placu wystawowym, rzucają się w oczy w sali środkowej morskie i lądowe typy samolotów, pochodzących z fabryk italskich, obok najnowszych okazów silnie w Italji rozwiniętej produkcji motorów.

W tej samej sali mieści się dział polski, który się ogranicza jedynie do eksponatów L. O. P. P., składających się przeważnie z materjałów statystycznych, które się bardzo korzystnie przedstawiają.

Osobna sala poświęcona jest lotnictwu czeskiemu. Z uznaniem podnieść należy, jak dalece zdołał się już zorganizować czeski przemysł lotniczy. Polityka ich idzie w kierunku wykorzystania doświadczeń obcych fabryk, przy równoczesnem szukaniu z własnych najodpowiedniejszych typem samolotów i motorów. Opierając się na tych doświadczeniach, Czechosłowacja wie i rozumie, że tylko przez wykorzystanie obcych licencji i dopuszczenie ich u siebie, uda się jej osiągnąć poziom państw, posiadających już dawniejszą tradycję lotniczą. Czechosłowacja stara się nietylko osiągnąć ten poziom, lecz i prześcignąć inne państwa.

Znając politykę Czechosłowacji, można sobie też wytłomaczyć zdziwienie, gdy się widzi te najróżnorodniejszego typu samoloty wojskowe małe i duże, strzeleckie i wielkie z ładunkim 1000 kg. bomb, a nawet i wodnopłatowce, wszystko model „in Czechoslovakia“.

Godnym uwagi jest również samolot pasażerski 6-cio osobowy, marki „A v i a“.



SZKIELET STEROWCA ROZBITEGO.

To samo, co o samolotach, można także powiedzieć i o silnikach.

Czesi budują u siebie: Lorrain-Dietrich, Jupiter, Hispano-Suisa, Bayeriche, Motorenwerke oraz własne Waltera.

Specjalne działy zajmują się lotniczą służbą sanitarną i służbą iskrową Podczas wystawy odbywać się będą pokazy porozumienia się pawilonu wystawowego z samolotami, będącemi w drodze.

Osobno problemy lotnictwa cywilnego.

Czesi kierują się dewizą, że silnie rozwinięte lotnictwo cywilne jest potęgą podczas pokoju, a rezerwą na czas wojny.

Ministerstwo Poczt zorganizowało koję lotniczą, wydając na czas wystawy broszurę o znaczeniu i rozwoju poczty lotniczej, skreślonej przez Dra Novaka.

Na uwagę zasługuje teren przed pawilonem zamieniony we wzorowe urządzone lotnisko.

Wystawa przedstawia się bardzo korzystnie i odczuwa się sprężystą organizację. Nawet i tutaj wykorzystali czesi dodatnie strony dodatnie strony ostatniej paryskiej wystawy lotniczej.

ROSJA SOWIECKA.

Żegluga powietrzna w Rosji Sowieckiej.

W roku bieżącym w Rosji Sowieckiej czynne są następujące linje regularnej komunikacji powietrznej:

1) Moskwa-Berlin, utrzymywana przez tow Rosyjsko-niemieckie „Deruluft". Czas przelotu na tej linji 1824 klm. długiej wynosi 15 godzin. Trasa lotu wiedzie przez Smoleńsk, Kowno, Królewiec, Gdańsk.

2) Moskwa — Welikije Łuki — Ryga. Długość linji 845 klm., czas przelotu około 6 godz.

3) Moskwa — Charków — Rostow nad Donem — Armawir — Mineralnyja Wody. Długość linji 1550 klm., czas przelotu 14 godz.

4) Mineralnyja Wody — Groznyj — Naschatch — Kala — Baku. Długość trasy 815 klm., czas przelotu 9 godzin.

5) Baku — Ewlach — Tyflis. Długość drogi 535 klm., czas przelotu 5 godz.

6) Kagan — Chiwa — Taschaus. Długość drogi 534 klm.

7) Kagan — Termes — Duschumbe — Uzbeken. Długość drogi 730 klm.

8) Werchneudinsk — Kiachta — Urga. Długość drogi 600 klm.

JAPONJA.

Raid japoński.

Lotnik japoński Ando zamierza dokonać lotu Tokio — Seattle na dystansie 6.900 klm. bez lądowania w drodze. Raid subwencjonowany jest przez wielki dziennik japoński Asahi.

Uregulowanie sprawy poczty lotniczej w ruchu międzynarodowym.

Usiłowania Międzynarodowej Izby Handlowej w sprawie uregulowania poczty lotniczej w ruchu międzynarodowym zostały uwieńczone pomyślnym rezultatem. Światowe biuro pocztowe zwołuje konferencję celem ostatecznego załatwienia sprawy, na dzień 6,IX. b. r. do Hagi. W konferencji wezmą udział przedstawiciele zarządów pocztowych wszystkich krajów oraz towarzystw komunikacji powietrznej.

NA MARGINESIE.

Rodzimy przemysł lotniczy jest bardzo ubogi.

Kilka fabryk, które posiadamy w kraju, wiodą żywot prawie że wegetacyjny.

Mało tego, fabryki te są mało społeczeństwu znane, a jeżeli która jest znana, to ze strony ujemnej. Pierwszą w Polsce fabryką samolotów jest Plage i Laśkiewicz w Lublinie. Dzięki wrogom państwowości polskiej fabryka Plage i Laśkiewicz przez pewien czas była sponiewieraną i oplwaną.

Całkiem niesłusznie.

Przeszedł ten pierwszy polski warsztat przez ogień próby i dziś, mimo ciężkich warunków, pomyślnie rozwija się i kroczy naprzód.

Fabryka Plage i Laśkiewicz jest naprawdę jedną z pierwszych fabryk lotniczych w Polsce, albowiem ma urządzenia tego rodzaju, że pozwalają na masowy wyrób samolotów.

Obecnie fabryka remontuje tylko samoloty i przygotowuje się do masowej produkcji nowego typu Poteza XXV.

Wartoby więcej pisać o tej fabryce i aby społeczeństwo przyjrzało się tej ofiarnej dla Państwa pracy.

GUSTAW LAWINA.

AWANTURY PODNIEBNE.

ŻELAZNY PTAK

NOWELA.

C. d.

Pościgowy samolot bolszewicki po godzinie lotu wskutek defektu w motorze musiał lądować Było to w okolicy Odessy. Opuściłem się wówczas na jakieś 200 metrów i biednemu lotnikowi przesłałem gromkim okrzykiem wyrazy współczucia.

Motor pracował mi dobrze.

W parę minut nabrałem znów wysokości 2 tys. metrów i, trzymając się linji Dniepru, poleciałem w kierunku Czarnego morza...

Odessę minąłem obok i, kiedy znalazłem się nad falami rozkołysanego morza odetchnąłem całą piersią.

Dyżurujące po morzu okręty zaczęły mnie obserwować, a po pewnym czasie przywitały mnie gradem szrapneli.

Ani na chwilę nie poddawałem się lękowi, że zginę.

Wiara w zwycięstwo pchała mnie naprzód, a myśl rozniesienia sławy polskiego samolotu przypięła mi skrzydła do ramion i swobodnie, jak król przestworzy płynąłem.

Ucichł ryk armat, zginęły mi z przed oczu maszty czerwonej floty.

Gęsta mgła objęła mnie potężnemi ramionami i ukryła przed okiem wroga ludzkości. Były chwile, że nawet nie widziałem kompasu.

Zdawało mi się, że to nie jest noc; ciemna, jesienna wilgotna noc.

Po godzinnem przeszło locie w ciemnicy zaczęło się niejako rozwidniać, ale znowu wiatr i za nim burza morska tak się rozszalała, że z trudnością mogłem utrzymać knypel w ręce.

Były chwile, że leciałem na dół z zawrotną szybkością. Z zimną krwią trzymałem rękę na manetce i walczyłem z grozą rozjuszonego wiatru.

Ta próba przelotu przez morze utwierdziła mnie w możności całkowitego opanowania przestworzy i kazała szukać nowych prób i doświadczeń.

Kiedy skończyła się burza i spojrzałem w dół, z radością skonstatowałem, że lecę nad ziemią.

W zbiornikach miałem zapas benzyny i oleju rycynowego na kilka godzin.

Postanowiłem więc lecieć do tej pory, dopóki tylko silnik zechce.

Godziny płynęły mi monotonnie. Warkot silnika wygrywał najrozmaitsze melodje.

Płynąłem bez troski i spokojny dalej zrośnięty ze swą maszyną, jak dwaj nierozłączni towarzysze. Ziemi nie obserwowałem, bo wydawała mi się całkiem nieciekawą.

Tak przeszedł mi wieczór, później noc cała i dopiero około godz. 9-tej rano brak benzyny kazał mi lądować.

Osiadłem na piasku w pobliżu jakiejś osiedli ludzkiej.

Tubylcy Wahabici z bronią w ręku zbliżyli się do mnie i do mej awionetki

Kiedy na ich spotkanie roześmiałem się w głos, zmienili groźną postawę i podeszli jak się podchodzi do dobrze znajomego.

Na migi opowiedziałem im całą swoją historję. Czy zrozumieli nie wiem.

Pamiętam tylko, że z okrzykami triumfu czy też radości zabrali mnie do wsi i zaprowadzili do naczelnika szczepu.

Ten kazał mnie nakarmić i napoić i zaopiekować się, jako jego gościem.

Przedewszystkiem zmożył mnie sen — sen twardy i długi.

Spałem podobnież dwie doby bez przerwy.

Po dwu dniach dowiedziałem się, że jestem w niewoli i będę samolotem służył plemieniowi, który mnie do siebie przygarnął.

Co było robić?!

Na znak zgody pokłoniłem się nowemu władcy i odszedłem.

Teraz mogłem zbadać stan mego samolotu. Po kilku godzinach oględzin z radością wróciłem do namiotu, aby spożyć koszyczek daktyli i wypić garczek dobrej arabskiej kawy.

Ab-del-Rama — naczelnik szczepu Alzisów, którego byłem gościem-niewolnikiem, podając mi po kawie wonne cygaro, oświadczył, że w najbliższych dniach wysyła do portu Dżidda transport pereł, koni i kawy i zapotrzebowanie na kilka beczek benzyny i oleju rycynowego.

W dowód sympatji podarował mi swego pięknego konia i turban ozdobiony drogiemi kamieniami.

Kilka tygodni spędziłem na wypoczynku, oczekując na materjały pędne.

Nadeszły.

Napełniłem zbiorniki i z Ab-del-Kamą zrobiłem próbny lot...

Od tej chwili ja i mój samolot byliśmy uwielbieniem całego szczepu.

Były chwile radosne i szczęśliwe, były dni grozy i strachu, ale człowiek to więcej może, niż mu się zdaje.

Posiwiałem, jak widzicie panowie, nerwy moje są potargane, ale szczęśliwy jestem, że mogę wierzyć w rozwój polskiego lotnictwa.

Ale odbiegam od tematu, od tego co robiłem tam przez lat pięć, kiedy mi przywieziono materjały pędne. C. d. n.

Komunikat urzędowy № 7.

Lubelskiego Wojewódzkiego Komitetu L. O. P. P.

Loty propagandowe w Łuszczowie, gminy Wólka.

W dniu 29 VI. odbyły się loty propagandowe w Łuszczowie, gminy Wólka, pow. Lubelskiego. Loty propagandowe prowadził osobiście Szef Propagandy Lub. Komitetu Wojewódzkiego Płk. Witold Rudnicki, pilotował p. Marjan Rada. Na lotnisku p. Nowickiej z Łuszczowa zebrało się około tysiąca osób z okolicznych wiosek.

Po 12 lotach pasażerskich przemawiał do zebranych Płk. Rudnicki i red. Gustaw Lawina. Zebrani z entuzjazmem przyjmowali wyprawę propagandową. Dowodem czego zorganizowanie w Łuszczowie Koła L. O. P. P., do którego zapisało się przeszło 40 osób. Prezesem Koła został wybrany wójt gminy p. Gębka, skarbnikiem p. Stanisława Nowicka z Łuszczowa.

Należy podkreślić wielkie oddanie się idei L. O. P. P. p. Nowickiej Stanisławy, która nie szczędziła pracy, aby loty propagandowe w Łuszczowie doszły do skutku i wydały owoce w postaci kilkudziesięciu członków.

Dnia 25 ub. m. odbył się w Warszawie zjazd sekretarzy Komitetów Wojewódzkich L. O. P. P., w którym z ramienia lub. Komitetu brał udział P. Płk. Witold Rudnicki.

Na powyższym zjeździe były omawiane sprawy związane z organizacją IV Tygodnia Lotniczego, którego termin został ustalony na okres od 4 do 11 września b r., jak również ułożono ogólny program Tygodnia. Lub. Komitet Wojewódzki przystąpił do opracowania swego programu, który w swoim czasie będzie podawany do ogólnej wiadomości.

W dniu 26 m b. odbyły się loty propagandowe w Bełżycach powiatu lubelskiego, które przyczyniły się do powstania Koła L. O. P. P. w powyższej miejscowości. W tym celu Szef Propagandy Płk. W Rudnicki wystartował dnia 26 b. m. o godz. 8 m. 15 i po 15 min. lotu samolot wylądował na lotnisku przygotowanym na terenie majątku pp. Kuźnickich Krążnicy Okrągłej. Tłumy publiczności oczekiwały przybycia samolotu. W tym miejscu neleży podkreślić sprężystą organizację całej imprezy którą kierowali ksiądz Czernicki i pp. Kuźniccy. Na lotnisku zauważyliśmy: szkoły, Przysposobienie Wojskowe, Młodzież Polska i tłumy ludności pośród której byli obecni: wójt gminy p. Wojtaszek, nauczyciele szkół powszechnych i miejscowa inteligencja.

Zebranych przywitał p. Płk. W. Rudnicki przemówieniem, w którym poruszył doniosłe znaczenie lotnictwa dla Państwa i zadania L. O. P. P., poczem odbyło się 9 lotów propagandowych. Dzielnie pilotował st. sierżant Rada pilot wojskowy przy kontroli w fabryce „Plage i Laśkiewicz“,

Po skończonych lotach zostało założone Koło L. O. P. P. Na członków Zarządu jednogłośnie wybrano: p. Kuźnicką, księdza Czernickiego, p. Nowaka z Przysposobienia Wojskowego, wójta miejscowego p. Wojtaszko, p. Kopańskiego i Wojdarowicza.

Jednocześnie Komitet Wojewódzki L. O. P. P. w Lublinie składa serdeczne podziękowanie księdzu Czernickiemu i pp. Kuźnickim za ofiarność i wydatną pomoc w urządzeniu lotów.

Zapowiedziane loty propagandowe w pow. hrubieszowskiem odbyły się w dn. 30 czerwca i 1 lipca na samolocie Hanriot przydzielony Komitetowi Woj. przez Szefa Dep. IV M. S. Wojsk. Płk. L. Rayskiego pilotowanym przez sier. st. Radę z fabryki Plage i Laśkiewicz samolot wystartował z lotniska w Lublinie o godz. 14 m. 15 i po godzinnym locie wylądował na przygotowanym lotnisku w Hrubieszowie. Po zaopatrzeniu w materjały pędne samolot wystartował w kierunku Kryłowa rozrzucając po drodze ulotki przygotowane przez Komitet Pow. w Hrubieszowie jak również Syndykatu Rolniczego w Lublinie i innych firm. Ponieważ Kryłów nie posiada odpowiedniego terenu do lądowania, Szef Propagandy Płk. Rudnicki zniżył się do wysokości 50 mtr., robiąc wiraże nad miasteczkiem.

Po godzinnym krążeniu poleciał do Strzyżowa, gdzie robotnicy cukrowni z Dyrektorem na czele entuzjastycznie przywitali samolot.

W dniu 1 lipca samolot L. O. P. P. poraz pierwszy zawitał do Dubienki nad Bugiem. Tysiączne tłumy oczekiwały przybycia samolotu, który po paru rundach lekko zlądował na wspaniałym lotnisku odpowiednio przygotowanym przez miejscowe Koło L.O.P.P. Po przemówieniu Szefa Propagandy Płk. W. Rudnickiego o zadaniach L. O. P. P. odbyło się dwa loty pasażerskie poczem samolot żegnany entuzjastycznie przez zebrane tłumy odleciał do Lublina.

Zapowiedziane loty propagandowe we Włodawie odbyly się w dn. 23 i 24 b. m. Niestety. ze względu na fatalną dogodę i ciągle padający deszcz program lotów nie został zupełnie wyzyskauy, jednakowoż Komitet Wojewódzki ze swej strony robił wszystko, aby nawet i w ciężkich warunkach dać możność społeczeństwu zaznajomienia się z lotnictwem.

W sobotę dnia 23 b.m. Prezes Komitetu Wojewódzkiego L. O. P. P. Dr. Stanisław Bryła wraz z Szefem Propagandy Płk. W. Rudnickim udali się w godz. popoł. do Włodawy, gdzie już oczekiwał samolot Hanriot przydzielony dla celów propagandowych. W programie lotów było przewidziane przez Komitet Pow. L. O. P. P. we Włodawie założenie Koła Miejskiego L. O. P. P. we wsi Słowatycze i odczyt na temat rozwoju i potrzeb lotnictwa w Polsce. W tym miejscu należy zaznaczyć, że organizacja tej imprezy przeprowadzona przez sekretarza Komitetu Pow. P. Barcza była głęboko pomyślaną i sprężyście wykonaną.

Niestety, warunki atmosferyczne stały na przeszkodzie i programu nie udało się całkowicie wyczerpać. W dniu 23 b. m. o godz. 18 Szef Propagandy Płk. W. Rudnicki wystartował z lotniska nad brzegiem Bugu na samolocie Hanriot pilotowanym przez dzielnego pilota st. sierżanta Radę i rozrzucając po drodze nad miastem Włodawą ulotki propagandowe i reklamowe udał się w kierunku samatorjum kolejowego, gdzie rownież zostały rozrzucone ulotki o treści propagandowej. O godz. 19 samolot wrócił do Włodawy.

W tym samym dniu zapowiedziany był przylot z Warszawy „Lubliniaka“ pilotowanego przez p. Jamesa Worledge, lecz z powodów niezależnych od Komitetu Wojewódzkiego samolot w dniu zapowiedzianym nie przybył.

Natomiast w dniu 24 b. m. społeczeństwo Włodawy i okolic nie zważając na ulewny deszcz oczekiwało znanego im już z zeszłego roku samolotu „Lubliniaka“. Nie da się opisać entuzjazmu z jakim powitały oczekujące tłumy nadlatującego „Lubliniaka“, który przybył o godz. 11 dnia 24 b. m. pilotowany przez zdanego z zeszłorocznych lotów dzielnego i zasłużgnego pilota p. Jamesa Worledge, w towarzystwie swej małżonki, która podczas lotów pełniła obowiązki mechanika. Pp. Worledge wystartowali z Warszawy nie zważając na ulewę i lecąc cały czas w chmurach narażając się na duże niebezpieczeństwo przybyli chociaż z opóźnieniem do Włodawy i wystartowali na Bugu. Należy podkreślić przytomność p. Worledge, która cały czas czuwała nad mechanizmem kół, które to nawiasem mówiąc wymagają dużo zręczności i siły żeby je podnieść, pomimo tego p. Worledge wywiązała się zupełnie dobrze ze swego zadania.

Ze względu na pewne defekty w motorze „Lubliniak” dnia 24 b. m. startować nie mógł, wobec czego Szef Propagandy Płk. Rudnicki udał się Hanriotem do Słowatycz, gdzie wylądował na przygotowanym lotnisku oczekiwany przez kilkutysięczne tłumy publiczności. Po 20 min. przemówieniu na temat rozwoju lotnictwa Płk. Rudnicki odleciał do Włodawy żegnany okrzykami na cześć P.O.P.P.

Prezes Komitetu Wojewódzkiego P. Dr. St. Bryła korzystając ze swego pobytu na lotach przyjął sprawozdanie z działalności Komitetu Pow. od sekretarza p. Barcza i polecił przeprowadzić prace przygotowawcze, celem zorganizowania nowego Komitetu Pow. we Włodawie na miejsce rozwiązanego.

W dniu 28 sierpnia r. b. odbędzie się w Krasnymstawie Wystawa rolnicza w której weźmie udział i Lub. Kom. Woj. L. O. P. P. i w celu zaznajomienia szerokiej ludności z akcją L. O. P. P. będzie wystawiona awionetka zakupiona w Podlaskiej wytwórni samolotów oraz najlepsze modele ze wszystkich modelarni na terenie Lub. Woj. Komitetu.

Przewodniczący *(—) Dr. St. Bryła.* Sekretarz *(—) Fr. Frańczak.*

Redaktor odpowiedzialny: GUSTAW LAWINA. Wydawca: Lubelski Komitet Wojewódzki L. O. P. P.

Drukarnia Udziałowa — Lublin, Plac Litewski 1.

PRZEDSTAWICIELSTWO

„LOTU POLSKIEGO"

NA LUBLIN i WOJEWÓDZTWO LUBELSKIE
POWIERZYLIŚMY PANU
REDAKTOROWI GUSTAWOWI LAWINIE
W LUBLINIE, ORLA 7, m. 8.

DO KTÓREGO PROSIMY ZWRACAĆ SIĘ WE WSZELKICH SPRAWACH PRENUMERATY i OGŁOSZEŃ

ADMINISTRACJA „LOTU POLSKIEGO".